

## TT Talk 第241期

1. 危险品分类和化学品安全技术说明书
2. 它只是一个钢铁盒子
3. 北美风暴风险更新
4. 法律焦点：时效的丧失

### 1. 危险品分类和化学品安全技术说明书



根据相应运输方式的适用规范或公约，托运人/发货人有责任对任何待运的物品进行正确分类。但在许多情况下，他们不得不依赖于制造商提供的可靠数据，以便给予承运人充分警示，使承运人可以在紧急情况下做出适当响应。

对于所有货物，尤其是那些被分类为危险品的货物，最基本的单据要求之一便是将承运货物危险性的相关基本信息传达给运输链中的所有利害关系人，包括有必要作出突发事件响应的利害关系人。

### 通往统一化之路

为了寻求不同监管制度（用途或运输方面的监管）之间的一致，联合国就危险分类标准与信息交流的统一化制定了一个制度，称为全球化学品统一分类和标签制度（[GHS制度](#)）。GHS制度按危险类型对化学品进行分类并促使信息交流（包括标签和化学品安全技术说明书）保持一致。

然而，意识到不同利害相关人之间的信息需求各异——无论何种运输方式——相较于编制多个危险文件，一份“涵盖所有”的单一文件被设计了出来。起初此等文件称为物质安全技术说明书（MSDS），但现称为化学品安全技术说明书（SDS）。

### **“应该进行检查以确保化学品安全技术说明书上所载产品描述与所提供的运输信息相一致”**

由于此等化学品安全技术说明书文件是供应商和下游用户之间的首要需求文件，他们可能只包含与特定的某些利害相关人所有有关的信息。文件格式标准化后，危险评估将变得更加容易——如今在大多数司法管辖区，化学品安全技术说明书均为由16部分内容组成的标准格式文件。此外同样值得注意的是，化学品安全技术说明书原本设计适用的对象是供应链中使用的产品，因此，岸上工业产品的品名可能会与运输中所使用的“恰当运输名称”不同。无论如何，还是应该进行检查以确保化学品安全技术说明书第1部分所载的产品描述与第14部分所提供的运输信息相一致。例如，运送“肉桂粉”（非危险货物）时，化学品安全技术说明书不应该是针对“肉桂皮精油”（联合国编号：UN2810，有毒液体，有机物，不另作详细说明）的化学品安全技术说明书。

### **货运供应链**

集装箱货物常常经由公路、铁路和内陆水道运输后再转移至船舶上，因此化学品安全技术说明书需包含针对所有运输方式的运输控制信息。

海上运输方式所涉各方应该都很熟悉《国际海运危险货物规则》（[IMDG规则](#)），但考虑到集装箱从装箱到交货的过程中可能经历的整个运输过程，还是有必要知悉其他运输方式的规范的。《危险货物国际道路运输欧洲公约》（[ADR](#)）最初由联合国欧洲经济委员会制定，但现在在全球范围内适用于公路运输。铁路运输受《国际铁路运输危险货物规则》（[RID](#)）管辖，而航空运输则由作为航空行业协会的国际航空运输协会（[IATA](#)）与地方政府和作为联合国专门机构的国际民用航空组织（[ICAO](#)）协力控制。

根据上述规管规则，那些交付运输时可能会“在正常运输条件下，爆炸、发生危险反应、产生火焰或危险的热量，或释放危险的毒性、腐蚀性发散物、易燃气体或蒸汽……”的危险货物属于禁止运输货物之列，但实际上此等产品还是在世界各地范围内运输。关键词是“在正常运输条件下”——通过“改变”正常条件来运输此等

产品是可能的。此等改变可能包括：冷冻、加热、压力贮器、小批装运、或在问题产品中添加稀释剂或稳定剂。

要编制涵盖所有运输方式的单一规范性文件将会十分繁琐，针对每种运输方式编制的规范均应以联合国[《关于危险货物运输的建议书（规章范本）》](#)为基础。该建议书在运输标准上和GHS保持一致。例如，《危险货物国际道路运输欧洲公约》和《国际铁路运输危险货物规则》在桥梁和隧道等设施（海事部门通常对此类设施无需考虑）方面对某些化学品均有额外限制。同样地，国际航空运输协会限制某些磁性物质，因为该等物质会影响航空器的导航系统，但不太会影响铁路运输。

“危害环境物质”（EHS）是平等适用于所有运输方式的一类“危险货物”——此等物质在《IMDG规则》中亦被称为“海洋污染物”，但如果流入河川，同样可能带来不良影响，因此GHS制度使用“死鱼/树”符号来描述“危害环境物质”。一些产品可以既属于危害环境物质，又具有其他主要危险性，因而可以列于联合国根据该等主要危险性划定的危险品编号条目下。如果此类产品仅具有危害环境的危险，则其应属于联合国编号UN 3077（固态物质）或联合国编号UN 3082（液态物质）项下。

**“一些产品可以既属于危害环境物质，又具有其他主要危险性”**

### **保持警惕！**

虽然许多国家已强制要求提供化学品安全技术说明书，但某些部分的内容（如危害环境物质）却被允许描述为“无可数据”，因此制造商可能不会被要求生成必要的数据。根据经验，化学品安全技术说明书上出现的一些常见问题如下：

- 化学品安全技术说明书显示“死鱼/树”符号但未载有联合国编号，这是错误的；
- 同样，“H400”声明（欧盟关于危害环境物质产品的危险性声明）应附有“死鱼/树”符号；
- 化学品安全技术说明书可能会提供联合国编号并指明产品为危害环境物质，但却未列出任何生态毒性数据（那他们是如何知晓该物质有危害呢？）。反之，化学品安全技术说明书也可能含有证明产品为危害环境物质的生态毒性数据，但却未载明适当的联合国编号；
- 所有危险成分均列于化学品安全技术说明书第3部分，但浓度总和不得超过100%——某些成分（及其危险性）未进行申报的情况并不少见。

衷心感谢Brookes Bell (Thomas Miller Group成员机构) 科学家顾问Penelope Cooke为本文撰写提供协助。

## 2. 集装箱火灾和爆炸



有消息指出集装箱火灾每周都可能发生，数据统计则显示约每60天就有一起重海上集装箱货物发生火灾。火灾事故处理及其后续调查均是复杂的工作。

过去几年内，发生了多起备受瞩目的涉及了重箱的船上爆炸与火灾事故。随着集装箱船尺寸逐渐增大，发生大型爆炸或火灾事故的潜在风险及后果也在逐渐增加。尽管监管和技术方面均有一定进步，但毫无疑问，对海上货物相关火灾的响应能力并未成长到与船舶容量和船载商品多样性相称的程度。

**“毫无疑问，对海上货物相关火灾的响应能力并未成长到与船舶容量和船载商品多样性所相称的程度”**

### 处理海上事故

船员会尽其所能控制海上集装箱火灾事故，不管火灾是发生在船舱里或是甲板上。为应对舱内起火的情况，载运危险货物的船舶正常会安装二氧化碳（CO<sub>2</sub>）系统。二氧化碳系统释放的气体可以置换掉舱内氧气，从而把火闷熄。但二氧化碳要起作用，船舱必须处于密闭状态，以便留住二氧化碳并防止氧气进入。如果船舱内发生爆炸，在爆炸之后，船舱结构可能受损或者箱型舱盖可能移位，导致无法留住二氧化碳。虽说如此，箱型舱盖本身也不是气密设计，只是风雨密设计，因此二氧化碳有可能会随时间流逝而逸出。

而且，二氧化碳实质上对燃烧并无冷却作用。如果在使用二氧化碳后氧气又重新进入船舱，则可能导致复燃。此外，有些有害物质会在分解过程中产生氧气，对于涉及这类有害物质的火灾事故，二氧化碳系统无法起到有效控制的作用。

如果事故发生在甲板上的集装箱内，则必然无法使用二氧化碳系统灭火。在这种情况下，水将是船员选作第一道防线的唯一选择。然而，尽管水可能对边界冷却有用，且有助于把火势蔓延控制在最小范围内，但却不太可能在短时间内扑灭集装箱

里的火——而且在货物存在错误申报的情况下，用水灭火是有风险的，且通常未必适合。

### **“在事故早期征询专家意见将是至关重要的”**

那么船员还能做些什么呢？在事故早期征询专家意见将是至关重要的。这要求向专家提供尽可能详尽的信息，包括火场位置、事故范围和详细描述，并至少提供一份舱单复印件——尤其是申报载有危险货物的集装箱的位置。

如果火灾发生在船舱内部，可考虑向船舱注水。这需要将水位注至相关集装箱水平高度以上，而且会造成许多额外问题。有可能水造成的损害比火灾可能造成的损害还多。由于各种货物的包装会因水或爆炸或火灾而受损，向船舱注水有可能会产生“化学汤”，混有来自大批货物的污染物。各种货物混合或分解（腐烂），会产生有毒物质或气体。

除“化学汤”产生有毒物质和气体这一可能性外，其他货物也十分可能会因受热或灼烧而受到影响，其性质和危险性也可能会因此改变。

## **火灾调查**

爆炸或火灾发生后，通常都会需要进行原因调查，这在大型事故中可能是一项十分复杂而又漫长的工作。不过大多数调查都会遵循一个基本模式。切入点通常是人证或电子证据。这需要收集船员的事事故说明，包括“时间、地点和经过”。现在很多船员都有手机，所以有时可以取得事故早期的照片和视频。

探测系统也能提供有价值的信息，比如最先探测到烟雾或明火的地点。对于抽气式探测系统（远程实施监控/探测），可以从抽气管道内部获取样本或残留物。机舱报警日志可以提示其他系统故障，比如船舱照明设备的供电情况。这些信息都有助于精确定位起火或引发爆炸的区域，或缩小定位范围。

收集到可用的人证后，便会开始开展物证检验，包括船舶结构和集装箱损害情况。这可以提供爆炸和/或火势蔓延及强度方面的方向性指示。物证检验过程中会采集样本进行实验室分析，分析结果可有助于判明事故原因。不过，这个过程可能十分复杂，因为通常会涉及到物质混合物，包括原始货物和事故中产生的分解物质。

考虑到集装箱船发生大型爆炸和火灾延烧而产生的潜在复杂性和范围，可能需要一支综合涉及多学科的专家团队，包括：

- 火灾调查人员
- 货物科学家
- 冶金学家
- 海员
- 轮机工程师
- 造船工程师

“国际上各方利害相关人都在为预防此类事故付出大量努力”

考虑到对船员、船舶和环境安全的影响，与其补救于已然，不如防范于未然。国际上各方利害相关人都在为预防此类事故付出大量努力，包括更加密切地关注货物运输过程中的所有要素以及寻求船上操作的强化。

衷心感谢Brookes Bell (Thomas Miller Group成员机构) 科学家顾问Penelope Cooke为本文撰写提供协助。

### 3. 北美风暴风险更新



继今年TT Talk 题为[“风暴索赔的抗辩”](#)一文之后，这里再更新一份来自国家海洋与大气管理局 ([NOAA](#)) 的最新信息。

最新的预测是大西洋飓风季节将低于正常情况，这要归功于今年厄尔尼诺现象形成的可能性很高。

预计本次风季从6月1日开始，持续至11月30日，已有9至13个命名风暴，其中包括四到七个3级或更高等级的飓风。最新预测远不及2017年大西洋所经历的情况，当时有17个命名风暴形成，其中三个主要飓风袭击了美国。飓风哈维、厄玛和玛利亚所带来的急剧效果终结了12年来没有大型飓风登陆美国的情况，并且跻身历史上代价最昂贵的五大飓风之列。在今年的飓风季节，有70%的可能性会形成厄尔尼诺现象。厄尔尼诺现象的特征是在太平洋水域的海水更温暖，导致大西洋上产生更大的风切变，从而减少热带风暴。

大西洋不是飓风袭击的唯一地方。在8月期间，飓风莱恩登陆夏威夷，在22-26日的五天内降雨量超过52英寸，这是自1950年以来美国第二高的降雨量。太平洋也容

易发生暴风雨——典型如台风，大多发生在五到十月。

正如之前的公报所述，码头营运人应当审查防飓风程序，以确保所有工作人员都知道风暴登陆前的2-3天应当采取什么行动。

建议采取以下措施以防止包括对集装箱、货物和设备在内的损坏索赔：

- 把空箱堆叠成两个集装箱高度，满箱堆叠成三个。尽可能地以金字塔形堆叠；
- 不要把集装箱堆叠在低洼地区以避免洪水风险；
- 把设备存储在室内并清理设施，清除所有碎片，以免成为飞行物体；
- 提前2-3天停止接收出口集装箱；
- 要求班轮公司和收货人尽可能提前2-3天来提取进口重箱；
- 检查排水系统是否顺畅，特别是在有洪水风险的低洼地区，并准备好任何可能需要使用的抽水泵。

如需进一步信息，可参考TT Club的手册，[“风暴2：海洋与内陆码头的使用风险管理指南”](#)。如需索要副本，请联系 [marketing@ttclub.com](mailto:marketing@ttclub.com)。

#### 4. 法律焦点：时效的丧失



诉讼可能会引发一些复杂的问题——如考虑时效是否可应用于错误交付，以及对诉讼开始后排他性管辖权的影响。

##### 事实背景

深海航运公司（Deep Sea Maritime）签发了一份提单，提单显示“Alhani”油轮将一批燃料油由多哥的洛美（Lome）运往贝宁的科托努（Cotonou），托运人为Monjasa公司。该提单并入了深海海运公司和优尼科能源有限公司（Unitaes）之间的期租合同，并以首要条款的形式确定了专属适用英国法和其管辖。

贝宁和多哥都不是海牙或海牙-维斯比规则的缔约国；但海牙规则并入了该提单。

Monjasa签约将货物出售给Unitaes，但由于所谓的文件差异，相关信用证被拒绝。Unitaes的代理随后签约将货物卖回给Monjasa。Monjasa声称虽然买回了货物，但并不知道货物从未从Monjasa转移给Unitaes。

Deep Sea Maritime在正本提单未取回的情况下卸下货物，并表示这是租船人的授意。

Monjasa先后在突尼斯和法国申请扣押了船舶，并在这两个司法管辖区内开始了诉讼程序。Monjasa还在伦敦（以及针对中国的船东）提起关于合同、变卖和保管的诉讼。在这些诉讼程序中，只有在突尼斯提起的索赔是根据海牙规则第三款规则6（货物交付之日起十二个月内）提出的。Deep Sea Maritime要求英国商事法庭作出即决判决，宣告无赔偿责任，即根据规则6，Monjasa的索赔已过时效。

## 判决

法院拒绝了Monjasa的有关“错误交付行为不适用于规则6的时效条件，因为没有与此相反的‘既定理解’”的申请。在做出这一判决时，法院考虑了海牙规则所使用的语言宽度，特别是对“在任何情况下”和“所有责任”等词语的使用，以及对终局性的需要。在Monjasa的案件中，法院审查了海牙-维斯比规则的准备文书，但没有发现明确结果。

最终，法院也驳回了Monjasa关于“时效只适用于在海牙规则下的索赔”的申请。因为有一些先例表明，法院不容许以侵权之诉来规避海牙规则。而且在任何情况下，错误交付都是违反了海牙规则下照管和卸货的中心义务的。

法院还认为，违反了排他管辖的合同约定，而在另一个司法管辖区提起诉讼，并不构成海牙规则6下适格的“诉讼”，除非有特殊情况（本案并没有）。此外，没有证据表明Monjasa曾向Deep Sea Maritime索要过一份并入提单的租船合同副本。因此，货物交付后十二个月内在突尼斯提起的诉讼并不能防止时效的丧失。

## 评论

这显然是英国法下第一个关于错误交付索赔是否适用海牙规则的时效限制的判决（尽管在这一点上有其他英联邦法院的判决可参考）

很可能这一原则同样适用于海牙-维斯比规则，因为相似条款中其描述更为明确，即“所有责任”前添加了“无论何事”的附加词来强化。

本案的判决是基于错误交付发生于海牙规则下承运人义务期间，即该燃料油是通过船对船转运交付的。但如果错误交付发生在义务期间之外，例如卸货后在码头等待交付，是否适用规则仍不确定。

此案揭示了遵守专属管辖权条款的重要性，虽然本案可能会继续上诉，但也清楚地表明时效限制同样适用于错误交付索赔。

***Deep Sea Maritime 公司诉 Monjasa A/S ( “Alhani ” ) [2018]EWCA 1495 (Comm)***

## 结束语

我们真诚地希望上述内容对您的风险管理有所帮助。如果您想了解更多信息，或有任何意见，请给我们发电子邮件。我们期待着您的回音。

百富勤·斯托斯-福克斯(Peregrine Storrs-Fox)

风险管理总监

TT Club

TT Talk是TT Club不定期出版的免费电子通讯文件，原稿由TT Club伦敦发放，其地址是英国伦敦芬彻奇街90号，邮编EC3M 4ST。(90 Fenchurch Street, London, EC3M 4ST, United Kingdom)

您也可以登录我们的网站阅读本通讯和过去所有的通讯文件，网址是：

<https://ttclubnews.com/2RU-5UAVG-60NTVZ6G3C/cr.aspx>

我们在此声明，TT Talk 中的全部内容仅供参考，不能代替专业的法律意见。我们已采取谨慎措施，尽量确保此份电子通讯的材料内容的精确性与完整性。但是，编者、文章材料的撰写者及其他相关工作人员，以及TT Club 协会本身，对于任何依赖TT Talk 信息内容所造成的灭失与损害将不承担法律责任。

如果您想要了解本公司的登记注册信息，请点击以下网址：

<http://www.thomasmiller.com/terms-and-conditions/company-information/>